Rok VI Warszawa, marzec 1925 roku № 3

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3.585.

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

O przyszłość ruchu zawodowego.

I.

Powiada stare przysłowie, że każdy jest sprawcą swego losu.

Głęboka prawda, tkwiąca w tem przysłowiu nigdzie może w obecnych naszych stosunkach społecznych nie ma takiej przekonywującej mocy, nigdzie może nie jest tak jaskrawo udowodniona smutną rzeczywistością jak właśnie w naszym ruchu zawodowym. Obserwując ruch ten od wewnątrz spostrzegamy objawy niepokojące, budzące obawy na przyszłość. Nie zamierzamy w artykule niniejszym zajmować się polityczną czy organizacyjną stroną ruchu związkowego. Chodzi nam o wewnętrzne stosunki związkowe, o sposób zachowania się członków organizacji, o ich stosunek do najdonioślejszych zagadnień i zadań, które piętrzą się i rosną z dnia na dzień i które związek rozwiązać musi, jeżeli chce istnieć, jeżeli chce usprawiedliwić swoje istnienie.

Zadania te zaś są wprost olbrzymie. Musimy sobie wywalczyć należne nam wpływy, musimy wykorzenić z naszego życia pracowniczego, z instytucji w której pracujemy olbrzymią wprost masę zła, bezprawia i chaosu, musimy podjąć wysiłek nie na przeciętną miarę zakrojony.

Oto rozwielmożniło się w Polsce wogóle a w kolejnictwie w szczególności bezprawie. Cały szereg najważniejszych spraw, tyczących pracownika kolejowego czeka do dziś dnia napróżno ustawodawczego uregulowania. Nie ma pragmatyki, nie ma kas chorych, nie ma jednolitej organizacji kolejnictwa, ba nawet nie ma jednolitych przepisów ruchu i sygnalizacji. Wszystko jest tymczasowe, wszystko jest chwilowe, wszystko uregulowane rozporządzeniami, zmienianymi jak rękawiczki z dnia na dzień. Z biur ministerjalnych i dyrekcyjnych szerokim strumieniem płynie codziennie olbrzymia rzeka papieru, wychodzą w świat okólniki, rozporządzenia, zarządzenia i jak się tam jeszcze to wszystko nazywa. Nikt nie jest w stanie zdać sobie sprawy z tego co właściwie jest prawem, co obowiązuje, czego się trzymać. Wobec góry zapisanego i zadrukowanego papieru pracownik staje bezradny, zakłopotany i żyje z godziny na godzinę z obawą w sercu. Gdzieś tam, pomiędzy tymi przepisami jest może jakiś groźny ukaz. Może go już przekroczył, może przekroczy w przyszłości. A wówczas biada mu, bo to mu grozi utratą pracy, uszczupleniem poborów, wyrzuceniem na bruk i skazaniem na śmierć głodową jego i jego rodziny.

A w tem trzęsawisku tymczasowości, ustawicznych zmian i bezprawia, w którym tonie lawina rozporządzeń rozsiedli się wygodnie ludzie, którzy w tej mętnej kałuży łowią ryby dla siebie a równocześnie pogrążają w nią coraz to głębiej bezbronnego i sterroryzowanego parjasa nowożytnych społeczeństw—pracownika. Dobrze im w tem bagienku i oto dlaczego dotąd ani jedna z piekących kwestji nie została ustawowo uregulowana. To niebezpieczne! To pachnie kontrolą, to pachnie Trybunałem administracyjnym, to pachnie odpowiedzialnością za pogwałcenie ustawy. A rozporządzenia? Wszak można je zmienić, jeśli są niewygodne. A przedewszystkiem coraz więcej papieru, aby nikt i nigdy nie dowiedział się co wolno a co nie wolno. Najważniejsze sprawy, sprawy odszkodowań, sprawy kar, dotykające w sposób niezmiernie bolesny pracownika są regulowane drogą okólników tajnych, których nie sposób znaleść w żadnym Dzienniku Rozporządzeń, w żadnej urzędowej publikacji.

Na prezydjalnych i naczelnikowskich fotelach rozsiedli się ludzie z duszami satrapów, z instynktami pańszczyźnianych ekonomów. Z pałami w ręce sprawują swój urząd i przy moralnem poparciu kanoników i prałatów zmuszają dziś, w XX wieku, pracownika pod groźbą redukcji aby się ożenił z tą osobą, którą mu upatrzyli. Rosyjski żandarm, stupajka z nahajem w ręku wsiadł na austrjackiego „amstschimmla“ i harcuje swobodnie, zasłoniony górą papieru po polskiem kolejnictwie.

W ustawicznym lęku i grozie żyją pracownicy kolejowi. Sypią się na ich głowy kary, odszkodowania, redukcje, wyrzucanie z etatów. Przygniata ich troska o chleb codzienny, o byt swój i swoich rodzin, gnębi ich nędza straszna i beznadziejna. Cisną się w dusznych, smrodliwych izbach, w wagonach roztrzęsionych i dziurawych, w piwnicznych norach. Tyle jest w nich żalu, tyle rozgoryczenia, tyle się krzywdy uzbierało przez całe lata, że strach wprost spojrzeć w ich oczy. Są zorganizowani, są członkami związku. Do tego związku wyciągają ręce po pomoc, po opiekę. Ale idąc po tą pomoc, żądając tej pomocy sami nie są w stanie wydobyć z siebie choć odrobinę odwagi obywatelskiej, choć odrobinę poczucia własnej godności. Kryją się wstydliwie za anonimy, nie podają nazwisk, ba nawet najczęściej boją się w ogólności do Związku się zwrócić. Z baranią pokorą znoszą krzywdy i — milczą.

Są dzielnice i okręgi w Polsce, do których tego, co powiedzieliśmy wyżej, zastosować nie można. Poznańskie, Śląsk, Małopolska, Pomorze, po części może i Dyrekcja warszawska. Ale cała olbrzymia reszta Polski nie obudziła się jeszcze z nielicznemi może wyjątkami do obywatelskiej, świadomej siebie pracy społecznej. 46,000 policjantów czuwa nad prawowiernością

i legalnością postępowania obywateli. Połowa z tej liczby przynajmniej jest na kresach. Snują się tam ludzie z niezatartem jeszcze piętnem niewoli na czole, piętnem, które administracja naszej demokratycznej Rzeczypospolitej jeszcze pogłębiła. Polityka „usmirenja", tajni agenci, prowokatorzy snujący się za każdym działaczem związkowym — oto metody, które mają wychowywać obywatela wolnej Rzeczypospolitej.

A równocześnie truje się dusze tych ludzi wsączając w nie przekonania napozór tak mądre, tak słuszne, tak sprawiedliwe. Siedź cicho i cierp! Tak ci nakazuje religja, tak ci nakazuje patrjotyzm, tak ci nakazuje obowiązek społeczny. Gradem frazesów tumani się ludzi i oni wierzą, dają się przekonywać.

Patrjotyzm to troska o dobro Państwa. A państwo nie jest celem samo dla siebie. Państwo to najważniejsza i najpowszechniejsza, jak dotąd, forma organizacji społecznej. A społeczeństwo to my wszyscy. Społeczeństwo to szerokie i upośledzone masy, społeczeństwo to żywi ludzie. I po to właśnie Państwo istnieje aby ludziom, aby członkom społeczeństwa zapewnić jak najwięcej dobra, jaknajlepsze warunki bytu. Państwo to jest abstracja, to jest rzecz, której widzieć ani uchwycić nie można. Realnym dotykalnym czynnikiem są tylko ludzie. Frazesem jest bajęda o patrjotyzmie, do którego ma prowadzić droga głodu, nędzy, niewoli i milczenia. Jest nietylko frazesem jest czemś gorszem jeszcze. Jest mianowicie świadomem, cynicznem i perfidnem zaciemnianiem prawdy celem otumanienia pracownika, celem utrzymania przywilejów klasowych, celem utrzymania szerokich mas w ciemnocie i niewoli.

Przeciw temu trzeba walczyć. A walczyć winny i muszą związki. Jednak nie kierownicy stanowią związek. Stanowią go wszyscy jego członkowie. Związek, ba nawet cały ruch zawodowy nie będzie miał przed sobą przyszłości jeżeli pracownicy, członkowie związku nie poczują się obywatelami Państwa, świadomymi swych praw, broniącymi swych interesów, nie pozwalającymi się krzywdzić i deptać — w milczeniu.

Do tej odwagi cywilnej, obywatelskiej nawołujemy. Każdy, kto znosi krzywdę bez uzasadnionego protestu, każdy kto chowa się za anonimy, każdy kto kapituluje przed potęgą, która nam się przeciwstawia, kto tchórzy przed pałą pana naczelnika sam jest współwinnym tego, że jest źle i nie ma prawa narzekać.

Trzeba wam odwagi obywatelskiej, trzeba nam uświadomienia społecznego. Za legalną, prawnymi środkami operującą obronę swoich praw nikt nie śmie być szykanowany. Jeżeli Państwo nasze ma się ostać, jeżeli nie ma się rozlecieć i zapaść w wirze anarchji i bolszewizmu prawa muszą być szanowane, musi być szanowane święte uprawnienie każdego do obrony przed gwałtem i samowolą. Dlatego nic nam nie będzie grozić za obronę naszych praw wówczas jeżeli nie będzie wśród nas takich, którzy nie dorośli do miana wolnych obywateli nowożytnego społeczeństwa.

I tu leży przyszłość ruchu związkowego.

Stworzyła go konieczność, stworzyła go piekąca potrzeba społeczna. Sam w sobie jest słusznym, uzasadnio-

Hamulec przestawny syst. inż. Suchanka.

Za gospodarki państw zaborczych na linjach obecnych Polskich Kolei Państwowych zasadniczo stosowane były dwa rodzaje hamulców samoczynnych, a mianowicie: na linjach byłego zaboru austrjackiego i na linjach b. kolei Warszawsko-Wiedeńskiej — hamulec próżniowy Hardy'ego, na wszystkich zaś innych linjach hamulce wysokoprężne różnych systemów.

Ponieważ przeważającą ilość taboru kolejowego Polskie Koleje Państwowe odziedziczyły po okupantach, przeto tabor nasz wykazuje różnorodność hamulców samoczynnych, bardzo komplikującą osobowy ruch kolejowy. Obecnie hamulec Hardy'ego jest stosowany przeważnie tylko na linjach Małopolski, na wszystkich zaś innych linjach kolejowych stosowany jest hamulec wysokoprężny.

Od wielu już lat toczą się narady w Komisjach Międzynarodowych co do wprowadzenia hamulca jednolitego systemu na wszystkich kolejach, biorących udział w ruchu międzynarodowym. Sprawa ujednostajnienia systemu hamulca samoczynnego stała się aktualną zwłaszcza, gdy wyłoniła się potrzeba wprowadzenia hamulca samoczynnego także do pociągów towarowych. Komisja Międzynarodowa dla spraw hamulcowych w Bernie ustaliła w maju 1909 roku warunki, którym taki hamulec powinien odpowiadać. Po ustaleniu tych warunków, poszczególne Zarządy Kolejowe przedkładały Komisji Międzynarodowej rezultaty, osiągane na ich linjach z hamulcem wysokoprężnym albo próżniowym.

Wojna światowa przerwała tok prac na tem polu. Poszczególne Zarządy Kolejowe prowadziły jednak prace i próby po części nawet podczas wojny światowej, zwłaszcza jednak, po jej ukończeniu, a w roku ubiegłym Komisja Techniczna Międzynarodowego Związku Kolei Żelaznych już podjęła pracę nad całkowitem uregulowaniem powyższej sprawy.

Jakkolwiek przeto sprawa systemu hamulca samoczynnego nie została jeszcze rozstrzygnięta międzynarodowo, jednak niema wątpliwości, że ze względu na przeważające rozpowszechnienie hamulca, działającego powietrzem sprężonem, ten hamulec wyprze hamulec próżniowy, a zadaniem prac międzynarodowych będzie głównie ustalenie warunków, przy jakich hamulce wysokoprężne różnej konstrukcji mogłyby zgodnie pracować w jednym pociągu.

Opierając się na powyższych przewidywaniach i uwzględniając tę okoliczność, że większość taboru kolejowego na Polskich Kolejach Państwowych jest wyposażona w hamulec wysokoprężny, Ministerstwo Kolei Żelaznych dąży do zaprowadzenia na wszystkich linjach Polskich Kolei Państwowych hamulca, działającego powietrzem sprężonem. W tym celu jednak byłoby koniecznie wyposażyć w czasie przejściowym wszystkie wagony, posiadające hamulec próżniowy, odrazu w hamulec wysokoprężny, co byłoby połączone ze znacznemi kosztami, a często nawet, ze względu na brak miejsca pod wagonami, wogóle nie dałoby się przeprowadzić.

W celu obniżenia kosztów tej zmiany hamulca i umożliwienia w każdym wypadku hamowania taboru kolejowego tak powietrzem sprężonem jak i rozprężonem, inż. Suchanek na podstawie długoletnich studjów, przeprowadzonych w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu, obmyślił taką odmianę konstrukcji hamulca próżniowego systemu Hardy'ego, która umożliwia użycie cylindra hamulcowego hamulca próżniowego do hamowania przy pomocy powietrza rozprężonego i przy pomocy powietrza sprężonego.

Inż. Suchanek skonstruował w tym celu pewne nowe urządzenia, zmieniające konstrukcję hamulca Hardy'ego.

Nowe urządzenia składają się: z przewodu wysokoprężnego, z odpylacza, z trójzaworu szybkodziałającego, ze zbiornika wysokoprężnego, z zaworu redukcyjnego, z kurka przestawnego i z dławnicy cylindra hamulcowego.

nym i pożytecznym. O jego rozwoju, o jego konsolidacji o wpływach, jakie sobie zdobędzie w społeczeństwie zdecydują nie ci i owi choćby najzdolniejsi i najofiarniejsi kierownicy, ale zdecyduje wyrobienie społeczne i obywatelskie, zdecyduje uświadomienie, poziom umysłowy, zrozumienie najdonioślejszych zagadnień — a przedewszystkiem celowa, świadoma, konsekwentna i odważna praca wszystkich zrzeszonych. Los ich rozstrzygnie się w walce. Tak bowiem jest skonstruowane nasze społeczeństwo, iż walka jest jedyną drogą do uzyskania dla szerokich mas pracowniczych należnych im praw i wpływów.

A ciężar tej walki nie może spocząć wyłącznie na barkach kierowników, bo oni go unieść nie zdołają. Muszą go podjąć wszyscy bez wyjątku. Wszyscy bez wyjątku, zbiorowym wysiłkiem muszą tworzyć i budować przyszłość dla siebie i dla potomności.

(D. c. n.).

Jeszcze o przepałach.

Zmuszeni jesteśmy ponownie zająć się poruszaną przez nas już tylokrotnie sprawą przepałów. Na skutek usilnych starań Zarządu głównego Z. Z. M. Ministerstwo kolei wydało okólnik z dnia 13 XI.1924 1.XI/16982/20/24, w którym ustala sposób i warunki stosowania kar i potrąceń za przepały. Do czasu wydania tego okólnika administracja nasza srożyła się w sposób nigdzie nie widziany i nie praktykowany. Sypały się na maszynistów srogie kary. Degradowano do niższych grup uposażenia, przeznaczano do służby za palacza, nakładano kary pieniężne wysokie i dotkliwe. A wszystko to spotykało najczęściej niewinnych. Nie badano wcale stanu parowozu, na którym był przepał, nie dawano maszyniście sposobności do wytłumaczenia się, w ogólności wcale go nie przesłuchiwano. Nikt nie wiedział jaka norma obowiązuje, nikt nie wiedział czy spalił normalną ilość paliwa. Po kilku miesiącach dopiero dowiadywał się maszynista, że gdzieś w zaciszach biur dyrekcyjnych przyszło na świat jakieś obliczenie. Na czem się ono opierało, skąd wzięły się podane w nim cyfry, tego zwykły śmiertelnik dociec nie potrafi. A cyfry te wskazywały, że maszynista zrobił przepał. Podawano je do wiadomości parowozowni z sakramentalnym dodatkiem: „należy potrącić z poborów maszynisty“ i t, d. Po co badać parowóz, po co przesłuchiwać maszynistę, po co go pytać dlaczego i z jakiego powodu. Chwała Bogu, że jest sposobność ściągnąć mu coś niecoś z poborów. Będzie zarobek, będą oszczędności, będzie remuneracja („tylko“ 900 zł. otrzymał p. prezes Mikulski). Czasem maszynista dostawał premję. Także nie wiedział skąd i dlaczego? Ale wiedział dobrze, że oprócz niego dostali premję także p. dyrektorzy, naczelnik parowozowni, dyspozytor i inni jeszcze. Nigdy tylko nie było słychać, aby ci sami panowie zapłacili kiedy karę za przepał. Jeśli była oszczędność trzeba się przecie podzielić. Każdy tutaj coś zasłużył. A jeśli był przepał— wówczas niech płaci maszynista. Przecież on jeździł

Zasadniczo nowe części w hamulcu przestawnym Suchanka stanowią: zawór redukcyjny i kurek przestawny. Zawór redukcyjny służy do zmiejszenia prężności powietrza przed wpuszczeniem tegoż do cylindra hamulcowego. W przewodzie bowiem głównym i w zbiorniku wysokoprężnym prężność powietrza dochodzi do 5 atm., w cylindrze zaś hamulcowym, należącym do hamulca Hardy'ego, różnica prężności powietrza nad tłokiem hamulcowym nie może przewyższać 0,6 atm.

Kurek przestawny daje możność przystosowania danego wagonu do hamowania zapomocą powietrza rozprężonego, lub sprężonego, albo do zupełnego wyłączenia działania hamulca i użytkowania w tym wagonie tylko przewodów powietrznych.

Przy hamowaniu zapomocą powietrza rozprężonego przestrzeń cylindra hamulcowego ponad jego tłokiem jest połączona ze zbiornikiem pomocniczym hamulca próżniowego. Nad tłokiem hamulcowym przeto znajduje się wówczas powietrze rozprężone, pod tłok zaś wprowadza się powietrze atmosferyczne. Różnica prężności powietrza nad tłokiem i pod tłokiem dochodzi do 0,6 atm.

Przy hamowaniu zapomocą powietrza sprężonego przestrzeń cylindra hamulcowego nad tłokiem połączona jest z powietrzem atmosferycznem, pod tłok zaś wprowadza się powietrze o prężności absolutnej, nie większe od 1,6 atm.

W celu przystosowania cylindra hamulcowego do działania tak powietrzem rozprężonem, jak i powietrzem sprężonem, dławnica w dnie cylindra hamulcowego otrzymała specjalną konstrukcję.

Ministerstwo Kolei Żel. przeprowadziło w dniach 15 i 16 czerwca 1924 r. doświadczenia z hamulcem syst. niż. Suchanka w pociągu na linji Stróże—Nowy Sącz—Muszyna. Podczas prób na szlakach płaskich jak i na szlakach o znacznych spadkach (dochodzących do 18 na 1000) hamulec ten odpowiedział wszelkim wymaganiom, przy hamowaniu nagłem i normalnem, i jednakowo przy działaniu powietrzem rozprężonem jak i sprężonem.

W lipcu b. r. Ministerstwo Kolei Żelaznych powtórzyło próby w pociągu o zwiększonym składzie na linjach Dyrekcji Warszawskiej i, po upewnieniu się, że hamulec ten działa poprawnie, oddało wagony wyposażone w hamulec przestawny inż. Suchanka do normalnego ruchu kolejowego.

A. CHMIELEWSKI
Maszynista-instruktor W-wa Gł.

Bezdymne spalanie węgla na parowozach.

(Przyp. Red.). Zamieszczamy art. kol. Chmielewskiego, jako artykuł dyskusyjny. Ze względu na ważność sprawy uważamy dyskusję za bardzo pożądaną. Nadesłane artykuły będziemy zamieszczali kolejno w „Maszyniście“.

Wobec jednej z najbardziej aktualnych spraw naszego kolejnictwa, jaką jest dążenie do możliwej oszczędności w rozchodzie paliwa, oczy wszystkich nas zwrócone są na systemy palenia. Mamy ich dotąd trzy: I—palenie równe, grubą warstwą na całej powierzchni rusztu, II—palenie boczne w podkowę i wreszcie III—palenie w „rozsypkę“, to znaczy cienką, równą warstwą na całej powierzchni rusztu.

System I-y, najwięcej stosowany przez pomocników m-stów, uważam za najgorszy. Zarzucenie rozżarzonego węgla grubą warstwą paliwa powoduje przytłumienie ognia, a co zatem idzie — silne dymienie. Wiemy, iż płomień pochodzi stąd, iż w wysokiej temperaturze tworzą się palne, gazowe produkty rozpadu, przyczem, aby ciało płonęło samorzutnie, bez dalszego podpalania, ciepło wytwarzające się wskutek łączenia ciała z tlenem musi być dostatecznie obfite, aby, pomimo nieuniknionej straty przez promieniowanie i przewodnictwo, ogrzać cząstki sąsiednie do temperatury zapalności, właściwej danemu ciału. Węgiel już w temperaturze 130° zaczyna się rozkładać, wydzielając swe lotne części — węglowodory, które spalają się w dostępie powietrza t. j.

parowozem a nie kto inny. Po co go pytać dlaczego zrobił przepał. Gotowo się pokazać, że winien p. naczelnik, który parowozu nie odesłał na czas do naprawy. Może winien p. inżynier, który naprawę wykonał źle i niesumiennie. Może wreszcie winni kolejowi uczeni, którzy z wielkim i mozolnym trudem ustalając normy rozchodu węgla ustali je źle i niewłaściwie. Wszystko jedno. Nie ten majster co zaczął, ale ten co skończył. Palił maszynista—niech płaci.

Po wydaniu przytoczonego okólnika sytuacja poprawiła się nieco. Wypadki ukarania za przepał stały się mniej częste. Cofnięto drakońskie kary, degradacje i usuwanie z kierownictwa. Sama treść z okólnika nie zadowoliła nas w zupełności, łagodziła jednak w bardzo znacznym stopniu ostrze poprzednio w tej dziedzinie obowiązujących przepisów i wprowadzała jaką taką bodaj sprawiedliwość. Usunęła przedewszystkiem papierowe załatwianie sprawy. Nie wolno już odtąd karać maszynistę za przepał bez dania mu możności obrony, bez dokładnego zbadania stanu parowozu i bez zbadania charakteru pracy, jaką parowóz wykonał. Normy paliwa winny był ogłaszane z góry co miesiąc. Węgiel ma być dokładnie ważony a na jego jakość ma być zwrócona baczniejsza uwaga.

Wszystko to brzmi bardzo pięknie — na papierku. W imię sprawiedliwości trzeba także przyznać, że w rzeczywistości jest tu i ówdzie lepiej. Nie wszędzie jednakże. Mamy do zanotowania w ostatnich czasach cały szereg faktów, które dowodzą, że dla wielu Dyrekcji papier pozostał papierem, a postępowanie pozostało takiem, jakie bywało poprzednio. Dla przykładu weźmy choćby wypadek który niedawno wydarzył się w Skierniewicach, w okręgu p. dyr. Mikulskiego, który gniewa się bardzo, gdy kto jego działalność kontroluje. Oto w październiku 1924, było w tej parowozowni w użyciu między innymi 7 parowozów. Wszystkie były zepsute a prowadzący je maszyniści niejednokrotnie w urzędowych raportach zwracali na to uwagę. Wszystkie te parowozy odeszły też w ciągu listopada i grudnia do naprawy. W końcu grudnia nadszeł do parowozowni wykaz Działu statystyki Dyr. warszawskiej, z którego wynika, że parowozy te miały przepał i w którym p. naczelnik Działu statystyki poleca „podzielić między uczestników“ sumę kary za przepały. Nikogo nie pytano się o nic. Parowozów nie badano. Dział statystyki nie zainteresował się tem, że parowozy odeszły do naprawy i że to było powodem przepałów. Był przepał. Trzeba potrącić. Parowozom nic potrącić nie można, niech płacą „uczestnicy“. Nie ci wszyscy „uczestnicy“, którzy partycypują w premji, ale tylko maszyniści. Ponadto w ukazie p. naczelnika dyrekcyjnej statystyki znajduje się podkreślony na czerwono ustęp następujący: „Jednocześnie nadmieniam, że niektóre parowozy zrobiły przepał 25% normy i taki przepał należy potrącić bezwzględnie z wynagrodzenia godzinowego“.

Logika tego ostatniego zdania nie jest z tego świata. Przedewszystkiem skąd p. Naczelnik statystyczny zaczerpnął ten przepis? Ostatnie, cytowane wyżej rozporządzenie M. K. wyklucza w ogólności bezwzględne i automatyczne stosowanie kar za przepały. Po za tem

---

zamieniają, łącząc się z tlenem atmosfery, na kwas węglowy z wydzieleniem znacznej ilości ciepła. W wyższej temperaturze następuje utlenienie części stałych, czyli czystego, niezwiązanego węgla, również z wydzieleniem ciepła. Sumując to razem otrzymamy temperaturę około 1400°, jako wynik spalenia węgla na CO i CO_2 nie licząc nieprzepalonych węglowodorów i części stałych, które są unoszone prądem gazów w powietrze.

Otóż świeża porcja dorzuconego węgla, ogrzewając się do temperatury zapalności, pochłania znaczną ilość ciepła od środowiska, w którem się ogrzewa i zapala. Temperatura obniża się raptownie. Gwałtownie wydzielają się lotne części węgla, unosząc wraz z sobą w postaci sadzy nieprzepalone części stałe i, nie mając odpowiedniej temperatury, nie są przez ogień opanowane, jako czarny dym wychodzą z paleniska, wydostają się przez komin w atmosferę i są już dla nas pod względem energietycznym stracone.

Boczne palenie w podkowę—system Marcotti'ego ma tę wadę, że dorzucenie grubej warstwy węgla do ścian paleniska powoduje znaczne ich oziębienie, temperatura w palenisku nie jest równomierna, a co najważniejsze gruba warstwa węgla spalając się przy ścianie z powodu małego dostępu powietrza ulega suchej destylacji. Wytwarza się szlaka, która zasklepia ruszta i czyni je bezużytecznemi.

W III-im systemie najbardziej obecnie zalecanym, przez rozsianie cienkiej warstwy paliwa na rozżarzonym węglu, następuje gwałtowne obniżenie temperatury i dymienie, spowodowane przytłumieniem płomienia na całej jego powierzchni, jednakże w danym wypadku jest ono już krótsze, niż przy paleniu I-ym systemem. Wobec mniejszej ilości dorzuconego węgla temperatura szybciej podnosi się do punktu zapalności, jednakże, zanim to nastąpi, znaczny procent części palnych wychodzi z paleniska nieprzepalony i niezużytkowany dostaje się w atmosferę.

W ostatnich czasach wypróbowałem nowy system palenia odpowiadający lepiej, niż poprzednie warunkowi dobrego spalania paliwa, od którego, jak wiemy, wymaga się: 1) jaknajmniej dymu puszczać w atmosferę, 2) utrzymać wysoką i możliwie stałą temperaturę w palenisku, oraz 3) pełną nadprężność pary w kotle.

Ten system, który określić można jako palenie falisto-pagórkowate winien mieć następujący przebieg: najpierw należy rozniecić silny ogień na całym ruszcie równy, a gdy temperatura wzrośnie do optimum t. j. 1400°, czyli, gdy nastąpi całkowite niemal spalenie na CO_2, nie czekając aż się węgiel przepali i rozpocznie spadek temperatury przez obnażanie rusztów, dorzucić świeżą porcję paliwa z tem wyliczeniem, aby każda fala, czy też pagórek świeżego węgla były otoczone silnym płomieniem, który pochłonie wydzielające się lotne węglowodory, spalając je na CO_2.

Ten sposób dorzucania paliwa wymaga jednak pewnej wprawy i wyczucia. Pomocnik powinien pamiętać, że każde spóźnione dorzucenie węgla powoduje obniżenie temperatury, a tem samem wielką stratę w wyparowaniu wody. Pozatem należy zwrócić uwagę na to, aby cała zawartość szufli, upadając na ruszt zajęła jaknajmniejszą powierzchnię, aby rozkład węgla nie był zbyt gwałtowny. Dorzucanie paliwa winno odbywać się z tem wyrachowaniem, aby mniejwięcej połowa powierzchni rozżarzonego węgla została niezasypana, lecz płonąca silnym płomieniem. Przy następnem dokładaniu na te właśnie miejsca należy rzucać świeży węgiel.

Palenie falisto-pagórkowate usuwa jeszcze jedno ujemne zjawisko, towarzyszące stale paleniu innymi systemami, a mianowicie zasklepianie rusztów przez formowanie się szlaki z kamieni szyfrowych lub też piasku, stanowiących stałe niemal domieszki mechaniczne węgla. Przy paleniu w rozsypkę coraz to nowe ilości świeżego paliwa padając na miejsca zaszlakowane ulegają z braku dostatecznego dopływu powietrza suchej destylacji, zmniejszając coraz to bardziej użyteczność rusztu, natomiast przy paleniu falistem, zmieniając za każdym razem miejsca narzucania świeżego węgla, daje

zdrowy rozum powiada, że im przepał większy, tem większa zachodzi konieczność zbadania przyczyny tego przepału. Jeżeli przepał jest nieznaczny, to może nikt się tem zbytnio nie ma ochoty interesować, zwala się winę na maszynistę i sprawa skończona. Ale jeżeli parowóz wykazał przepał powyżej 25% normy toć przecież prosta ciekawość nakazuje zbadać, co było tego powodem. Nakazuje to również należycie pojęty obowiązek służbowy. Bezwzględne ściąganie kary w wypadkach kiedy przepał wynosi więcej niż 25% normy, jest, z punktu widzenia zdrowego rozumu—bezprzykładnym absurdem. Jeżeli przepał był niższy niż 25% wówczas nie ma bezwzględności. Trzeba zbadać, przyczyny, trzeba zapytać maszynistę, trzeba skonstatować dlaczego przepał nastąpił. Ale jeżeli przepał wynosi więcej niż 25% wówczas nic nie trzeba badać, niczego dociekać, nikogo o nic pytać. Ściągnąć bezwzględnie z poborów maszynisty i sprawa skończona.

Szkoda by było tracić czas, na polemikę z takimi pomysłami, gdyby nie fakt, że ten statystyczny sposób myślenia odbija się dotkliwie na kieszeniach i kwalifikacjach służbowych niewinnych maszynistów. Nie jesteśmy bynajmniej optymistami jeżeli chodzi o ocenę naszego stosunku do administracji kolejowej. Omawiany wypadek jest jednak tak jaskrawy w swojej absurdalności — i tak wyraźnie niezgodny z obowiązującymi przepisami, że pozwalamy sobie sądzić, iż Dyrekcja cofnie zarządzenie p. Naczelnika wydziału statystyki.

Na innem miejscu omawiamy zarządzenie Dyrekcji gdańskiej, która pod wpływem wiosennego wiatru poleciła w lutym stosować jesienno-wiosenne normy węglowe, wywołując tem chaos i zamęt i oddając złą przysługę Ministerstwu kolei, które, według swoich oświadczeń dąży do ujednostajnienia i ustalenia norm węglowych.

Podobnych wypadków moglibyśmy przytoczyć wiele. Wskazują one na to, iż szczere, jak chcemy wierzyć, intencje M. K. nie są rozumiane w poszczególnych dyrekcjach. Jest w tem nieco wpływu pewnego rodzaju anarchji, która się do naszego kolejnictwa zakradła. Nie tylko bowiem w tej sprawie Dyrekcje lekceważą rozporządzenia ministerjalne. Ale przedewszystkiem jest to objaw tych niezdrowych i fałszywych poglądów, jakie zakorzeniły się w mózgach niektórych ludzi, stojących dotąd, niestety, na ważnych i odpowiedzialnych stanowiskach. Ślepy i żywiołowy pęd do robienia oszczędności za wszelką cenę byle nie kosztem własnej kieszeni, nienawiść do ruchu związkowego, pogarda dla pracowników, których uważają za wrogów swoich, wrogów państwa i praworządności — oto podłoże na którem wyrastają krzywdy, szykany i prześladowania. Wszystko to nie pozwala im zrozumieć tej zasadniczej prawdy, iż sanacja gospodarki kolejowej nie da się przeprowadzić bez pracowników, bez ich chętnej i szczerej współpracy a tem więcej nie da się przeprowadzić na ich koszt za cenę prześladowań, kar i „odszkodowań".

Jesteśmy gotowi stanąć do pracy nad tem wielkiem dziełem. Podejmiemy ją chętnie i będziemy prowadzili wytrwale, ale wprzód musi się zmienić do gruntu stosunek naszej administracji do pracowników. Musi raz wreszcie zbankrutować system robienia oszczędności

---

się więcej czasu do przepalania, a w razie formowania się żużlu łatwiej go za każdym razem usunąć przy pomocy haka do rusztów i ściągnąć pod ścianę drzwiczek.

Sklepienia inż. Madejskiego i zwykłe, stosowane w paleniskach w znacznym stopniu ułatwiają palenie dymu, zaś co się tyczy dymotrawów, to uważam je za rzecz bardzo pożądaną, lecz pomocnik m-sty powinien pamiętać o tem, że najlepszy dymotraw nie pochłonie dymu, gdy piec będzie nieumiejętnie napalony.

Do dobrego prowadzenia pieca i dla zabezpieczenia wzroku niezbędne są ciemne okulary w celu orjentacji w spalaniu na całej powierzchni rusztu.

Są to moje spostrzeżenia z ostatnich prób—dziedzina obszerna, w której rozprzestrzenia się znaczne pole do działania. Gdyby cały zespół pracowników wziął w niem udział, gdyby każdy z kolegów swoją wiedzę praktyczną dorzucił do tego właśnie spostrzeżenia, sprawa posunie się znacznie naprzód. Aby tylko nie zrażać się różnemi przeciwnościami, jakie spotkamy na tej drodze.

Zadawalajmy się małemi zdobyczami, dążąc wytrwale ku większym, a zrobimy dużo, może nawet więcej niż nam się zdawać może w tej chwili.

Warszawa, 15 lutego 1925 r.

Do powyższego artykułu Redakcja dołącza następujące uwagi:

Sprawa gospodarki cieplnej posiada nader doniosłe znaczenie tak dla Zarządu kolei jak też i dla pracowników służby parowozowej. Koszta opalania parowozów w Polsce wynoszą 25% wszystkich wydatków eksploatacyjnych kolei. Koleje zużywają olbrzymie wprost masy węgla i są jego największym konsumentem. Jednakże tylko bardzo znikoma część energji powstałej wskutek spalenia węgla na parowozie wyzyskana jest do użytecznej pracy. Ciekawą statystykę w tym względzie opracowała specjalna komisja, powołana do zbadania tej sprawy w Dyr. katowickiej. Oto losy całkowitej energji węgla, wrzuconego do paleniska: 3% traci się w popielniku w postaci popiołu i miału przelatującego przez ruszty, z paleniska do kotła dochodzi zatem 97%. Promieniowanie zabiera 4%. W dymnicy osiada w postaci popiołu i sadzy 3%. Przez komin uchodzi w postaci dymu i iskier 26%. Do cylindrów dochodzi za tem tylko 65 procent pierwotnej energji. Z tej energji zużywa parowóz tylko 8% reszta t. j. 57% uchodzi z parą odlotową. Na przezwyciężanie tarcia w poszczególnych swoich częściach traci parowóz 1½% a wreszcie reszta t. j. tylko 6½% idzie na pracę pożyteczną.

Ten stan rzeczy nie może nam być obojętnym. Dobro instytucji, w której pracujemy, dobro Państwa, które jest właścicielem tej instytucji musi nam leżeć na sercu. Zainteresowanie nasze tą sprawą zwiększa się jeszcze skutkiem tego, iż z zużyciem węgla na parowozie, łączy się nasz bezpośredni interes ekonomiczny. Niekiedy pobieramy premje. Częściej płacimy przepały, zazwyczaj bez zawinienia z naszej strony.

Do zmniejszenia rozchodu węgla prowadzi wiele dróg. Stan parowozów, organizacja napraw, konstrukcja kotłów, palenisk, wybór środka opałowego wszystko to są okoliczności decydujące w pierwszej linji o ilości zużywanego paliwa. Sprawę badają komisje techniczne, studjują ją rzeczoznawcy, mozolą się nad nią wynalazcy. Na te rzeczy nie mamy bezpośredniego wpływu. Do nas natomiast należy bez zastrzeżeń sprawa sposobu opalenia istniejących parowozów paliwem, które otrzymujemy. Artykuł. kol. Chmielewskiego stanowi jedną z pierwszych prób rozwiązania zagadnienia. Mamy nadzieję, że nie będzie próbą ostatnią. Oczekujemy tedy rzeczowej i fachowej dyskusji.

kosztem pracownika i musi narodzić się i wejść w czyn idea szczerej współpracy wszystkich, którym dobro kolejnictwa leży na sercu, a do tych także i pracownicy kolejowi się zaliczają.

Z ruchu związkowego.

Zebrania i zjazdy.

Ubiegły miesiąc zaznaczył się bardzo wzmożonym ruchem związkowym. We wszystkich prawie okręgach odbyły się liczne zebrania i zjazdy przy udziale członków Zarządu głównego. Na zebraniach tych omawiano najaktualniejsze zagadnienia. Chwila bieżąca, w której decydują się najważniejsze dla pracowników kolejowych sprawy wymagała nieodzownie, aby ogół członków Z.Z.M. uzyskał dokładne wiadomości w tych sprawach i aby mógł się wypowiedzieć w sposób jasny i zdecydowany.

W lutym b. r. odbyły się następujące zebrania i zjazdy przy udziale członków Zarz. głównego Z. Z. M.

5.II. Zebranie koła miejsc. *Piotrków* (kol. Majlich i Kuczkowski).

6.II. Zebranie koła miejsc. *Szczakowa* (kol. Majlich i Kuczkowski).

7.II. Zjazd okręgowy *Kraków* (kol. Majlich, Kuczkowski i Sommerfeldt).

9.II. Zebranie koła miejsc. *Lwów* (kol. Majlich i Kuczkowski).

10.II. Zebranie koła miejsc. *Tarnowskie Góry* (kol. Sommerfeldt).

10.II. Zebranie koła miejsc. *Sambor* (kol. Kuczkowski).

11.II. Zebranie koła miejsc. *Katowice* (kol. Sommerfeldt).

12.II. Zebranie koła miejsc. *Mysłowice* (kol. Sommerfeldt).

16.II. Zjazd okręgowy *Poznań* (kol. wiceprezes Borkowski).

17.II. Zjazd okręgowy dyr. gdańskiej *Chojnice* (kol. Majlich i Sommerfeldt).

21.II. Zjazd okręgowy *Lwów* (kol. Majlich i Kuczkowski).

23.II. Zjazd okręgowy *Stanisławów* (kol. Majlich i Kuczkowski).

26.II. Zjazd okręgowy dyr. radomskiej *Kielce* (kol. Majlich i Kuczkowski).

27.II. Zebranie koła *Skarżysko* (kol. Majlich i Kuczkowski).

Na zebraniach omawiano sprawy pragmatyki służbowej reorganizacji kolejnictwa, pomocy lekarskiej, odszkodowań, premji i przepałów oraz przeszeregowania. Wszystkie zebrania uchwaliły jednogłośnie rezolucję w brzmieniu, zaproponowanem przez Zarz. główny. Rezolucja ta brzmi:

Zebrani w dniu ..... na zgromadzeniu Koła miejscowego Z. Z. M. w .... maszyniści kolejowi po wysłuchaniu sprawozdania członków Zarządu Głównego Z. Z. M. uchwalają co następuje:

1) Żądamy przyspieszenia prac nad pragmatyką, natychmiastowej odpowiedzi na memorjał, wniesiony przez blok Związków kolejowych i uwzględnienia wszystkich poprawek przez ten blok wniesionych. Równocześnie protestujemy stanowczo przeciwko odkładaniu prac nad pragmatyką pod pozorem wprowadzenia nowej organizacji kolejnictwa.

2) Zapoznawszy się z treścią rozporządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1924 r. poz. 1034 Dz. U. R. P. № 116 z 31.XII 1924 r. uważamy, że rozporządzenie to nie jest w stanie zapewnić korzyści ani społeczeństwu ani kolejnictwu, pracowników zaś kolejowych naraża na poważne niebezpieczeństwa. Dlatego żądamy stanowczo natychmiastowego zniesienia tego rozporządzenia.

3) Państwowa pomoc lekarska, przyznana pracownikom kolejowym w rozporządzeniu Rady ministrów z dnia 26 listopada 1924 r. Dz. U. R. P. № 104 poz. 947 jest ze wszech miar niewystarczająca, naraża ich na ponoszenie znacznych kosztów i utrudnia korzystanie z tej pomocy przez zbyteczne formalności. Pozatem nie uwzględnia postanowień Art. 1 Ustawy z 19 maja 1920, która nakłada na Rząd wyraźny obowiązek zorganizowania osobnej kasy chorych dla kolejarzy. Wobec tego żądamy natychmiastowego wydania rozporządzenia o kasie chorych dla kolejarzy, domagamy się aby statut tej kasy opierał się na postanowieniach ustawy z dnia 19 maja 1920 i aby pracownicy kolejowi mieli w zarządzie kolejowej kasy chorych conajmniej ten udział, jaki przysługuje ubezpieczonym pracownikom według tejże ustawy.

4) W ostatnich czasach mnożą się w sposób zatrważający wypadki nakładania na pracowników kolejowych obowiązku częściowego wynagrodzenia szkód, powstałych dla zarządu kolei przez wypadki względnie usterki techniczne. Ponieważ odszkodowania te nakładane są w sposób dowolny z najbłahszych nawet powodów i ponieważ sięgają sum, wielokrotnie przewyższających możność płatniczą pracowników, pozatem zaś, ponieważ brak im należytego uzasadnienia w istniejących przepisach zebrani uważają je za sprzeczne z prawem i sprawiedliwością, żądają umorzenia wszystkich dotychczas nałożonych odszkodowań, w przyszłości zaś żądają ograniczenia prawa nakładania odszkodowań do wypadków, w których pracownikowi udowodnioną będzie wina umyślna.

5) Mimo obowiązujących przepisów, wydanych przez Ministerstwo Kolei a nakładających na władze służbowe obowiązek sumiennego i indywidualnego badania każdego wypadku przepału, zarządy parowozowni nakładają na drużyny parowozowe kary za przepał aczkolwiek normy rozchodu węgla nie są dotąd ani ujednostajnione, ani też dokładnie zbadane, a to bez przeprowadzenia w każdym wypadku dokładnych badań i bez użyczenia interesowanym pracownikom możności wytłomaczenia się. Wobec tego żądamy aby wypracowane zostały sprawiedliwe i stałe normy rozchodu węgla na parowóz przy uwzględnieniu złego stanu większości w użytku będących parowozów, aby normy te były podane do wiadomości maszynistów w sposób jasny i przystępny i aby w każdym wypadku przepału zbadany został stan parowozu i praca jaką wykonał, drużyny parowozowe zaś aby miały możność udzielenia wyjaśnień i obrony przed niesprawiedliwem nakładaniem kar.

6) Wobec tego, że oszczędność paliwa zależy w pierwszym rzędzie od stanu parowozu oraz od sumiennej i dokładnej jego naprawy zebrani żądają, aby na tą sprawę została zwrócona baczniejsza uwaga, niż dotąd, aby wskazywane przez maszynistów usterki i braki techniczne natychmiast były usuwane gdyby zaś to się nie stało, aby maszyniści zwolnieni zostali od odpowiedzialności za powstałe z tego powodu przepały, natomiast aby pociągano do odpowiedzialności w równej mierze wszystkie organy służby kolejowej, które przez swoje niedbalstwo czy też przez niecelowe i nieuzasadnione zarządzenia przyczyniały się do zaistnienia przepałów.

7) W ogólności zebrani domagają się gruntownej rewizji dotychczasowego systemu przyznawania premji i nakładania kar za przepały i domagają się, aby nie tylko premje były rozdzielane pomiędzy wszystkich,

którzy mają styczność z gospodarką opałową, ale aby również odpowiedzialność za przepały obciążała wszystkich partycypujących w premji.

Nasze wystąpienia.

22. I. Posiedzenie Komisji Porozumiewawczej Związków Pracowników Państwowych.
24. I. W M. K. w sprawie roku za półtora oraz wniesiono memorjał w sprawie odszkodowań.
25. I. W M. K. wniesiono i poparto pismo w sprawie kol. Białcusa W-wa—Praga, zwolnionego na zasadzie Art. 41 Tymcz. Przep. Służb. Interwenjowano w sprawie podwyższenia renty dla kol. Stachlewskiego Piotrków.
5. II. W Dyrekcji Warszawskiej w sprawie odszkodowania nałożonego na kol. Michalskiego Łódź-kaliska.
6. II. W Generalnej Dyrekcji Monopolu Tytoniowego w sprawie prośby Koła Nowy-Sącz.
12. II. W M. K. wraz z delegatami Koła Strzemieszyce w sprawie opatentowania wynalazków.
14. II. W M. K. w sprawie kol. Kozakiewicza W-wa Wschodnia, oraz w sprawie roku za półtora.
24. II. Posiedzenie P. K. Z. P. P.

KRONIKA.

Najważniejsze sprawy.

Według oświadczenia p. Ministra stan najważniejszych spraw, dotyczących pracowników kolejowych przedstawia się jak następuje:

1. **Przekształcenie kolei na przedsiębiorstwo.** Pan Minister osobiście nie dąży do przekształcenia kolei. Ponieważ sprawa ta została poruszona w Sejmie w formie interpelacji i wniosków — pan Minister złoży w Sejmie swoje oświadczenie. O dalszych losach kolei zadecydują ciała ustawodawcze.

2. **Pragmatyka.** Ministerstwo kończy pracę nad rozpatrywaniem poprawek, wniesionych do projektu pragmatyki przez zblokowane Związki. W najbliższym czasie p. Minister zwoła konferencję, na której poprawki będą uzgodnione z przedstawicielami Ministerstwa. Uzgodniony ze Związkami projekt pragmatyki po uchwaleniu przez Radę Ministrów wniesiony zostanie do Sejmu.

3. **Pomoc lekarska.** Pan Minister nie zajął stanowiska co do żądań Związków aby stworzone zostały kolejowe kasy chorych. Przyrzekł natomiast iż nowe przepisy o pomocy lekarskiej podda rewizji.

4. **Redukcja.** Wiadomości, które pojawiły się w niektórych pismach codziennych jakoby Ministerstwo zamierzało przeprowadzić ponowną redukcję w ilości 15 czy 25% liczby pracowników według oświadczenia p. Ministrą nie odpowiadają prawdzie. P. Minister nie dawał Dyrekcjom żadnych poleceń w tej sprawie. Redukcja będzie przeprowadzona drogą normalnego ubytku (emerytowanie, wypadki śmierci, dobrowolne wystąpienie) przy utrzymaniu dotychczasowego zakazu przyjmowania nowych pracowników. Gdyby zaś okazała się (!) potrzeba redukcji to będzie ona przeprowadzona w nieznacznym zakresie i w ciągu dłuższego czasu pod bezpośrednim nadzorem Ministerstwa.

5. **25% zaliczka** wypłacona w końcu ubiegłego roku nie może być umorzona z powodu strat, jakie kolejnictwo poniosło przez znaczne zmniejszenie się ruchu. Potrącenia będą dokonane w 10 ratach miesięcznych.

Niesłuszne posądzenie! „Gazeta Poranna 2 grosze" w Nr. 52 z dnia 21 b. r. zamieściła artykuł p. t.: „Ze spraw kolejarskich", w którym bierze w obronę sławnego p. Prezesa Dyr. Warszawskiej Mikulskiego przed rzekomemi napaściami, skierowanemi przeciw osobie p. Prezesa przez Związek Kolejowy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego. W artykule tym insynuuje Gazeta Poranna Związkom Zawodowym w ogólności bezmyślną anarchistyczną działalność, związkom zaś kolejowym w szczególności „warcholstwo, które zaczyna przekraczać wszelkie granice". Warcholstwo to zaś ma polegać na tem, że Związki „usiłują od pewnego czasu przywłaszczyć sobie prawo kontrolowania działalności ludzi, stojących w Dyrekcjach kolejowych na kierowniczych stanowiskach". Z dalszej treści artykułu dowiadujemy się, że pracownicy kolejowi, którzy strejkowali w październiku i listopadzie 1923 r. byli komunistami i prowadzili strejk przeciwpaństwowy.

Nie chcemy wdawać się w dyskusję z „Gazetą Poranną" na temat tego artykułu. Gołosłowne zarzuty o anarchistycznej działalności i warcholstwie nie wyprowadzają nas z równowagi, ani nie są w stanie nam zaszkodzić. Co zaś do tego, iż p. Prezes Mikulski niechętnie patrzy na to, iż działalność jego jest kontrolowaną, to — widać ma powody do tego, aby się takiej kontroli obawiać. Daje to dużo do myślenia. Albowiem w wolnem i demokratycznem Państwie opinja publiczna ma prawo i obowiązek kontrolować działalność ludzi stojących, na kierujących stanowiskach w państwowej administracji, rządzących mieniem, które należy do społeczeństwa i nie jest ich prywatnym majątkiem i decydujących o losie ludzi, którzy są pełnouprawnionymi obywatelami Państwa. Jeśli zatem ktokolwiek oburza się, że jego działalność jest kontrolowana to albo nie dorósł do tego aby stać na poważnem stanowisku w demokratycznem Państwie, albo też ma po temu powody, które muszą a priori być uznane za podejrzane.

Równocześnie podaje jednak Gazeta Poranna bardzo ciekawą wiadomość. Słuchajcie kolejarze, którzy byliście oburzeni i czuliście się pokrzywdzeni rozdziałem świątecznej „remuneracji". Niesłuszne były wasze podejrzenia i wasze zarzuty, iakoby p. Prezes Mikulski sam sobie wypłacił kilkanaście tysięcy złotych remuneracji. Gazeta Poranna stwierdza, że to kłamstwo. Pan Prezes nic sobie sam nie wypłacił. Wypłacił mu kasjer z „funduszów ministerjalnych" nie kilkanaście tysięcy, ale „*tylko*" około 900 złotych.

Uspokójcie się zatem, albowiem oburzenie nasze było niesłuszne, co więcej uderzcie się w piersi ze skruchą, „Gazeta Poranna" robi nam bowiem zarzut, że nie zastanawialiście się nad tem co mówicie. Uspokójcie się i porzućcie wasze urazy wy, nędzarze wiecznie głodni i obdarci, którym przyznano po 5 i 6 a w najlepszym razie po kilkadziesiąt złotych zwrotnej zapomogi. Nie mówcie, broń Boże, że wam się stała krzywda, wy, maszyniści, którzy nie dostaliście ani grosza. Pan Prezes otrzymał bezwrotnie tylko „około" 900 złotych. I wszystko jest w porządku. A na przyszłość nie próbujcie kontrolować tego, co p. Prezes robi, bo to anarchja i komunizm!

Gdańska Dyrekcja Kolei Państwowych wydała w dniu 19 stycznia 1925 r. za Nr. 2037/VI: — 25 zarządzenie następującej treści:

„Wobec tego, iż zima tegoroczna ma charakter wyjątkowo lekki poleca się, poczynając od 1 lutego b. r. stosować wiosenno-jesienne normy węglowe. Gdyby nastąpiło w lutym *znaczne* (podkr. Red.) obniżenie temperatury może nastąpić *ewentualne* (podkr. Red.) odwołanie niniejszego zarządzenia.

Powyższe podać do wiadomości drużynom parowozowym. (—) *Rutkowski*.

Przytoczone wyżej zarządzenie Dyr. Gdańskiej jest dowodem niesłychanego bałaganu i samowoli w admi-

nistracji kolejnictwa. W interesie Zarządu Kolei leży bowiem niewątpliwie aby normy rozchodu węgla, jak zresztą i inne sprawy, dotyczące gospodarki kolejowej były jednakowo uregulowane we wszystkich Dyrekcjach. Ministerstwo Kolei stanęło rzeczywiście na tem stanowisku i w Rozporządzeniu Nr. VI/16982/20/24 z dnia 13/VI 1924 zapewniło, iż w najbliższym czasie ujednostajni normy rozchodu węgla dla całej Polski. Oczywiście pierwszym krokiem na tej drodze jest ścisłe i niezmienne stosowanie dotąd obowiązujących norm. Jeżeli dotychczasowe zawiłe i niewystarczające normy nie będą stale obowiązywały, jeżeli na każdą zachciankę Dyrekcji będą się zmieniać z dnia na dzień przy każdej zmianie pogody — wówczas rezultatem może być tylko chaos i zamięszanie, które bynajmniej nie prowadzi do ujednostajnienia norm gospodarki opałowej. Dyrekcja Gdańska jednak zmienia, zdaje się na własną rękę, normy rozchodu węgla dla swojego terytorjum „wobec tego iż tegoroczna zima ma charakter wyjątkowo lekki". Oczywiście Dyrekcja Gdańska nie zawarła kontraktu, ani z pogodą, ani z mrozem, ani z lekką zimą. Ktoż zaręczyć może, że pewnego pięknego poranka nie chwyci mróz. Wówczas Dyrekcja będzie „mogła ewentualnie" odwołać to zarządzenie jeśli oczywiście uzna, iż obniżenie temperatury jest „znaczne". Nie wiemy na podstawie jakich kryterjów Dyrekcja będzie oceniać czy obniżenie temperatury jest „znaczne" czy „nieznaczne". Nie wiemy również czy Dyrekcja, która, jak sama twierdzi „będzie mogła ewentualnie" — także i „zechce ewentualnie" przywrócić dawne właściwe normy. Tymczasem jednak, zanim ukończą się filozoficzne badania nad znacznością czy nieznacznością obniżenia temperatury, zanim Dyrekcja będzie już świadoma czy „ewentualnie" „chce" i „może", maszyniści będą musieli wiosenną ilością węgla opalać porowóz na mrozie. A to nie jest bagatela. Za nadmierne zużycie węgla maszynista płaci karę za przepał. Aby zaś mógł zużywać normalną ilość paliwa musi przedewszystkiem wiedzieć jaka jest ta norma. Skoro zaś maszynista stoi zawsze wobec możliwości zmiany normy, która niewiadomo kiedy nastąpi — jest w niepewności. Nie wie ile wolno mu spalić węgla nie wie czy, gospodarując nawet najoszczędniej nie zapłaci odszkodowania za przepał — który spowodowała Dyrekcja swojem wiosennem zarządzeniem. W jaki sposób nastąpi wyliczenie rozchodu, które odbywa się miesięcznie jeżeli norma rozchodu zmieni się kilkakrotnie zależnie od pogody? Jak zorjentuje się w sprawie maszynista, który przecie ma także i co innego do roboty i nie może czasu tracić na beznadziejne studjowanie wiosennych „ukazów" Dyrekcji i konsekwencji, które z nich wypływają. W dodatku jasnem jest przecie, że jesienno-wiosienne normy na zimę nie wystarczają i przepał jest nieunikniony.

Poprzednia zima „miała charakter" wyjątkowo ciężki. Ale wówczas Dyrekcja Gdańska nie wydała żadnego zarządzenia celem zwiększenia normy rozchodu węgla. Jest to objaw bardzo charakterystyczny dla oceny stosunku administracji kolejowej do pracowników. Gdzie tylko można tam prawnie czy nie prawnie, zgodnie czy wbrew obowiązującym przepisom należy obcinać, kreślić, redukować. Ale jeżeli należałoby coś dodać, jeżeli należy uwzględnić wyjątkowo dla pracownika niekorzystną sytuację wówczas p. Dyrektorzy rozkładają bezradnie ręce. Rozporządzenia są święte, nietykalne, nienaruszalne. Nic zrobić nie można mimo chęci. Ani śladu tej pomysłowości i inicjatywy, jaką wykazuje się tam, gdzie chodzi o ukrócenie praw czy poborów pracownika.

Apelujemy tą drogą do M. K. aby zwróciło uwagę na szkodliwe i samowolne zarządzenia poszczególnych Dyrekcji, gdyż powiększają one i tak już niemały chaos i zamieszanie. Bałaganu i bez tego dosyć jest w naszem kolejnictwie. Po co za tem pogarszać niewesoły stan rzeczy przez wiosenne zarządzenia, śmieszne w swojem stylistycznem ujęciu, nieuzasadnione rzeczowo a treścią swą krzywdzące bez potrzeby i powodu maszynistów.

Koło miejscowe Z. Z. M. w Chełmie rozwija bardzo ruchliwą i pochwały godną działalność kulturalno-oświatową, chociaż liczy niewielu członków. Na skutek starań Koła Dyrekcja oddała mu do dyspozycji wycofany z ruchu wagon, w którym, w braku innego lokalu odbywają się pilnie uczęszczane wykłady z dziedziny mechaniki, prowadzone gorliwie i bezinteresownie przez p. inż. Miesionko, któremu Zarząd Koła na tem miejscu składa podziękowanie. W czasie najbliższym Koło zamierza otworzyć dla użytku członków bibljotekę, która będzie zakupiona z zebranych na ten cel dobrowolnych składek.

Równocześnie zorganizowane zostało „Kółko amatorskie" częściowo w gronie członków Z. Z. M., częściowo przy pomocy zaproszonych, a chętnych do pracy kulturalno-oświatowej osób. Zarząd Kółka ukonstytuował się w składzie następującym: Przewodniczący kol. Witkowski, zast. przew. kol. Wojnarski, skarbnik p. H. Karpińska, sekretarz p. Anna Wasylkiewicz, gospodarz kol. Pomianowski. Komisja rew. kol. St. Adamczyk, kol. Wasylkiewicz i p. Z. Sławiński.

Ruchliwemu kołu, kierowanemu przez miejscowego prezesa i członka zarz. główn. kol. Witkowskiego, jak niemniej i nowym placówkom kulturalnym na dalekich kresach życzymy powodzenia w pożytecznej i godnej naśladownictwa pracy.

Umundurowanie dla ślusarzy kandydatów. Na skutek starań Zarządu głównego Z. Z. M. poleciło Ministerstwu kolei pismem z dnia 4 lutego b. r. L. I/1658/2/25 wydawać ślusarzom-kandydatom egzaminowanym na pomocników maszynistów i stale pełniącym służbę na parowozie te części ubioru służbowego względnie ciepłej odzieży, które otrzymują pracownicy wymienieni w poz. 15 rozporz. M. K. z dnia 15 września 1924 Nr I/5436/2/24. W ten sposób zyskali oni prawo poboru następujących sum mundurowych: 1 czapka, 1 kożuch kryty, 1 buty filcowe, 1 płaszcz ochronny.

Z rozmaitych miejscowości dochodzą nas wiadomości, że od pewnego czasu objeżdżają koła Z. Z. M. dwaj młodzi ludzie podający się za maszynistów zredukowanych za strajk i pod tym pozorem wyłudzają od kolegów nawet znaczne sumy tytułem zapomogi. Jeden z nich posługuje się nazwiskiem Smużny.

Zwracamy uwagę, że są to szantażyści, którzy nigdy nie byli ani maszynistami ani członkami Z. Z. M. W razie schwytania należy ich oddać policji.

Kasa pośmiertna.

Z funduszu Kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków.

7) Gallot Stanisław, Strzemieszyce — 500 zł. 8) Olszewski Ignacy, Bydgoszcz—500 zł. 9) Rzadkowski Józef, Strzemieszyce — 500 zł. 10) Wójcicki Ludwik, Siedlce—600 zł. 11) Slagowski Eugenjusz, Iłowo—600 zł. 12) Hoffman Franciszek, Nowy-Sącz—600 zł.

Razem wypłacono w lutym b. r. 3.300 zł.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warszawa, Warecka 15.